

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En ce qui concerne la dernière remarque de M. Green, on a donné l'explication à maintes reprises. Je le prierai de se reporter à l'article 16 (2) de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, telle qu'elle existe actuellement. Cet article, que je citerai pour l'information du Comité, est ainsi conçu:

2) Dans un cas visé aux alinéas c) ou d) du paragraphe (1), le navire peut être saisi et détenu jusqu'à ce que le dommage ainsi fait ait été réparé et jusqu'à ce que tous les dommages ainsi causés directement ou indirectement au Conseil (y compris les frais occasionnés pour suivre, chercher, découvrir et saisir ledit navire) aient été payés au Conseil ou qu'une garantie de ce paiement ait été acceptée par lui; et pour le montant de ces avarie, dommages, dépenses et frais, le Conseil a un privilège de priorité sur le navire et sur son produit jusqu'à ce que le paiement ait été effectué ou qu'une garantie suffisante ait été donnée pour ces dommages soit directs, soit indirects, et pour le montant qui peut être accordé à l'égard de l'avarie, des dommages, dépenses et frais dans tout procès qui en résulte; et le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie, et de ces dommages, dépenses et frais.

Le libellé est le même que dans la définition de l'expression "propriétaire" à l'article 1 actuel du bill. Je répète: "L'affréteur ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie et de ces dommages, dépenses et frais". On indique clairement que nous ne donnons pas une parcelle de pouvoir au Conseil; nous ne faisons que confirmer ce qui existe actuellement et ce qui a existé, comme je l'ai dit précédemment, depuis 1913 au Canada et a été répété dans bien des lois sur les ports depuis ce temps-là. Nous n'accordons rien au Conseil. En face de ce paragraphe, vous conviendrez, monsieur Green, que c'est là en toutes lettres. Je répète:

"et pour le montant qui peut être accordé à l'égard de l'avarie, des dommages, dépenses et frais dans tout procès qui en résulte; et le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie et de ces dommages, dépenses et frais."

Si cela ne rend pas l'agent responsable sous l'empire de la loi actuelle, alors je ne sais pas ce qui pourrait le rendre responsable.

M. GREEN: Cela permet au Conseil de poursuivre pour la différence qui peut rester après la saisie du navire, et, pour l'instant, je ne le contesterai pas; mais le projet de loi que vous présentez maintenant vous donne un droit dans le sens contraire. Autrement, dit, il vous permet de saisir le navire pour des dommages causés par l'agent et c'est ce que je trouve injuste: les actes de l'agent ne devraient pas provoquer la saisie du navire. La loi actuelle ne confère pas ce droit, mais, de la façon dont le projet de loi est rédigé, le Conseil aura le pouvoir de saisir le navire pour ce qui a été fait.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je proposerai, monsieur le président, que l'avocat du Conseil essaie d'expliquer la chose encore une fois.

M. GREEN: Je me demande si nous pourrions avoir l'avis de M. Brisset qui représente ici les gens qui seront lésés.

M. CAVERS: Il a déjà témoigné.

M. DECORE: A supposer que les actes de l'agent soient de nature à contribuer directement ou indirectement au dommage, est-ce que l'agent ne devrait pas être tenu responsable?

M. GREEN: Si. Pour l'instant je ne m'oppose pas à ce que l'agent soit tenu responsable de ses actes, mais je m'oppose à ce qu'on saisisse le navire pour les actes de l'agent. Si l'agent commet un acte de négligence sur les quais, le navire peut être saisi.